

令和7年度第2回世田谷区地域公共交通活性化協議会

議事概要

世田谷区

道路・交通計画部交通政策課

|      |   |
|------|---|
| 会議名称 | 令和7年度第2回世田谷区地域公共交通活性化協議会  |
| 日時   | 令和8年1月20日（火曜日）<br>午前10時30分から午前11時56分  |
| 場所   | うめとぴあ 世田谷区立保健医療福祉総合プラザ 研修室C<br>(世田谷区松原6-37-10)  |
| 出席者  | 【20名（うち代理出席4名）】<br>森本会長、寺内副会長、飯島委員、石川委員、村井委員、井上委員（代理出席：神田 溪一朗様）、三浦委員、宮下委員、石委員、作井委員、五島委員、石田委員、小林委員（代理出席：戸澤 慶子様）、西東委員（代理出席：村野 祥平様）、富田委員、笠原委員、一柳委員（代理出席：大橋 真様）、堂下委員、鎌田委員、山戸委員      |
| 欠席者  | 【13名】<br>内山委員、太田委員、八山委員、濁澤委員、富樫委員、舟山委員、奥村委員、中山委員、岡村委員、吉川委員、羽石委員、新井委員、有馬委員   |
| 傍聴者  | なし  |
| 会議結果 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・会長の選任及び副会長の指名を行った。</li> <li>・議事（1）、（2）、（3）及び（4）について区から説明を行い、意見交換を行った。</li> <li>・議事（5）について、東急バスから説明及び意見交換を行ったうえで、内容について了承された。</li> </ul> |

令和8年1月20日（火）

○道路・交通計画部交通政策課長 それでは、お時間になりましたので、始めさせていただきます。

本日は大変お忙しい中、皆様にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。本協議会事務局、世田谷区交通政策課長の村田でございます。僭越ながら、議事に入るまでの間、進行役を務めさせていただきます。

本日の協議会は、12時までのおおむね1時間30分を予定しております。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、着座にて失礼いたします。

初めに、本日の配付資料を確認させていただきます。次第及び資料1から資料8までご用意しております。資料1の席次表、資料2の設置要綱、資料3の委員名簿、資料4から資料8までは本日の議題に関する資料となります。以上、合計8点の資料がございます。過不足等はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、資料2の世田谷区地域公共交通活性化協議会等設置要綱をご覧ください。本会議の運営は、こちらの要綱に基づき、進めさせていただきます。要綱第10条の規定により、本会議は原則公開とし、会議資料や議事概要は、後日、区のホームページに掲載されます。

議事概要における発言者は一律「委員」の表記となりますので、ご了承ください。

また、本日は記録用として音声の録音と写真撮影をさせていただきます。併せてご了承ください。

本日の出席状況ですが、委員の過半数が出席されておりますので、設置要綱第6条第2項に基づき、本会議は成立しております。

続きまして、次第1の（1）会長の選任及び副会長の指名に入ります。

任期満了後初めての協議会となりますので、設置要綱第5条に基づき、会長の互選を行います。どなたかご意見やご推薦等がございますでしょうか。

○委員 私は森本委員を推薦したいと思っております。森本委員はこれまでの協議会で多大なるご尽力をいただきました。そのご経験とご見識を踏まえまして、引き続き会長として就任いただくことが最も適任と考えております。

○道路・交通計画部交通政策課長　ただいま森本委員を推薦するご発言がございましたが、皆様いかがでしょうか。

(異議なし)

○道路・交通計画部交通政策課長　では、皆様のご賛同をいただきましたので、森本委員にお引き受けいただきたいと存じます。森本委員、いかがでしょうか。

○森本委員　皆様からご推薦いただきましたので、引き受けさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

○道路・交通計画部交通政策課長　ありがとうございます。これをもって森本委員を会長に決定させていただきます。

それでは、森本会長、会長席へご移動をお願いいたします。

それでは、森本会長より一言ご挨拶を賜りたいと存じます。

○会長　ただいま皆様にご推薦をされました早稲田大学の森本でございます。専門は都市計画、交通計画でございまして、世田谷区のまちづくりに関しましては、都市計画審議会を含め、幾つかお手伝いをしてまいりました。

本協議会の前会長として、皆さんのお力を借りながら進めてまいりましたが、昨今の地域公共交通は大変厳しい環境に置かれてございます。利用者そのものの都合というよりも、供給側としてもドライバー不足がかなり顕著になっていて、利益が出るような路線ですらバスの運転手が十分確保できないという問題に直面しております。一方で、公共交通空白地域にお住まいの方の環境を改善するという大変重要な役割も担っておりますので、皆さんと一緒にこの難題を乗り切っていきたいと思っておりますので、ご協力をどうぞよろしくお願いいたします。

○道路・交通計画部交通政策課長　ありがとうございました。

これより議事進行を森本会長にお渡しいたします。よろしく願いします。

○会長　それでは、ここからは私が会の進行をさせていただきます。

まず、設置要綱第5条第3項の規定のとおり、会長に事故があるとき、または、会長が欠けたときの代理人は、会長が委員の中から指名することになっております。

この代理人を副会長として、世田谷区のまちづくりに数多く携わってこら

れ、豊富な経験をお持ちであり、かつ、区内の地域事情に大変精通されております。国士舘大学の寺内委員を、昨年に引き続き、私のほうからご指名申し上げたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、寺内委員、副会長席に移動をお願いいたします。

では、寺内副会長から一言ご挨拶を賜りたいと思います。寺内副会長、お願いいたします。

○副会長 国士舘大学におります寺内と申します。引き続き副会長を拝命いたしまして、尽力してやってまいりたいと思っております。よろしく願いいたします。

世田谷は25年ぐらいになりますけれども、先ほどちょっとご紹介いただいたとおり、ある程度、地元のこと、地元の大学でというつもりで関わっていきたいと思っております。世田谷区内の交通の問題、身近な生活の足をどう守っていくかということを持続可能な形で考えていかなければいけないかなと思っております。

またお力になれるところで頑張っていきたいと思っておりますので、皆様にご支援いただきながら、いい形で私も地域公共交通活性化協議会に貢献できればと思っておりますので、ぜひよろしく願いいたします。

○会長 ありがとうございます。

それでは、次第に基づき、議事を進めてまいります。

最初に、議事（1）世田谷区地域公共交通計画における評価指標について事務局から説明をお願いします。説明の後に皆様からご質問やご意見を頂戴したいと思います。それでは、よろしく願いいたします。

○道路・交通計画部交通政策課長 それでは、資料4の世田谷区地域公共交通計画における評価指標についてご説明いたします。

1ページ目は表紙となります。本計画では、目標達成度をはかるための評価指標を設定し、進行管理を行っております。本日は、その進捗状況と来年度の主な取組み事例について報告いたします。

次のページをお願いします。2ページ目です。本日の構成ですが、前半で評価指標の進行管理について、各指標の実績を報告し、後半で取組みにおける事例紹介として、新しい技術を活用した事例をご紹介します。

次のページをご覧ください。3 ページ目は、全指標の一覧です。安全・安心、持続可能、快適の3つの目標に対し、合計6つの指標を設定しております。全体像はこちらのとおりですが、詳細な数値や分析につきましては、次のページから指標ごとにご説明いたします。

4 ページにお進みください。目標1の「安全・安心な地域公共交通」に関するホームドア整備駅数です。

グラフをご覧ください。令和5年から6年時点の実績は15駅で横ばいでしたが、令和7年度には新たに6駅での整備が完成しております。具体的には、小田急線の豪徳寺、喜多見、千歳船橋、祖師ヶ谷大蔵の4駅、また、京王井の頭線の池ノ上、東松原の2駅にて先行して整備が行われ、令和7年12月時点では、合計21駅整備済みとなっております。

ホームドアは、転落事故防止などの安全確保に加え、運行の安全化にも寄与するため、引き続き東京都及び鉄道事業者と連携し、計画的な設置を推進してまいります。

次のページをお願いします。5 ページは、自転車通行空間整備延長です。令和6年度の実績は60.7キロメートルとなりました。目標の63キロメートルには一部届きませんでした。着実に整備区間は延伸しております。

右上の円グラフ等の分析をご覧ください。ナビマーク等の整備が進んだ道路では、自転車利用者が車道を走行する割合が高まるなど、ドライバーへの注意喚起も含め、意識改革に効果が出ていることが分かります。令和8年度からの道路交通法改正も見据え、自転車が安全に通行できる空間の確保に努めてまいります。

次のページをご覧ください。6 ページは、目標2の「持続可能な地域公共交通」に関する鉄道・バス利用者数です。1日当たりの利用者数は270万8000人となり、前年度比で約5%増加し、回復傾向にあります。

右上の地図を使った分析をご覧ください。緑の点線で示した地域などでは、バス路線の減便が見られ、それに伴い、鉄道駅の利用者数も減少する傾向が確認されており、バスと鉄道の利用には相関関係があると思います。一方で、赤色で示した下北沢周辺エリアなどでは、鉄道の地下化や線路跡地の有効活用といった新たなまちづくりが駅利用の増加につながっています。こうした

状況を踏まえまして、交通ネットワークの維持確保に向けた取組みを進めてまいります。

次のページをお願いします。7ページは、運輸部門における二酸化炭素排出量です。実績は39万8000トンとなり、目標値の37万9000トンには届きませんでした。右上の棒グラフのとおり、長期的には減少傾向が続いています。これは、自動車の燃費向上や、自動化、電動化、交通効率化の進展によるものです。今後もEVバスなどの省エネ車両の導入促進や、マイカーから公共交通への転換を促すことで、環境負荷の低減を図ってまいります。

次のページをご覧ください。8ページは、目標3の「快適な地域公共交通」に関する区内の交通手段に満足している区民の割合です。最新の調査では69%となり、目標の68%を上回り、満足度は上昇傾向にあります。ただし、地図で赤く示しています烏山地区や砧地区など、鉄道駅のアクセス性が課題となっている地域では、総体的に満足度が低い傾向にあります。今後は、運転士不足による減便などが満足度を下げる要因になり得るため、コミュニティ交通の支援や導入など、地域ニーズに応じた対策が重要であると認識しております。

次のページをお願いします。9ページは、官民連携によるシェアサイクルポートの設置箇所数です。こちらは非常に順調に推移しており、令和7年度の実績は244か所となりました。これは令和11年度の最終目標値である238か所を既に前倒しで達成している状況です。鉄道駅から目的地までのラストワンマイルを補完する手段として定着してきており、今後は公共交通プラス自転車という移動スタイルの定着に向け、利用環境の充実を図ってまいります。

次のページをお願いします。10ページは、ここまでご説明した6つの指標のまとめとなります。一部未達の指標もございますが、計画の最終年度に向けて、引き続き各施策を推進してまいります。

次のページをご覧ください。ここからは令和7年度以降の具体的な取組み事例を紹介いたします。

次のページをお願いします。11ページをご覧ください。1点目は、バス

の完全キャッシュレス化の実証運行です。国土交通省の選定を受け、京王バスの歳23系統、千歳烏山駅から千歳船橋駅間において、今年1月5日より実証運行を開始しております。現金の取扱いをなくすことで、スムーズな乗降や運転士の業務負担軽減による安全性の向上が期待されます。また、得られたデジタルデータを活用し、ダイヤの最適化などにも役立てられる予定です。一方、デジタル情報を使える人と使えない人との格差の障壁をどう取り除くかが課題として挙げられます。

次のページをご覧ください。13ページです。2点目は、二次元コードやクレジットカード対応の改札口の導入です。東急電鉄、京王電鉄では既に全駅設置済みで、小田急電鉄も現在、順次導入を進めています。特にインバウンドの旅行者にとって、手持ちのクレジットカードで直接乗車できることは利便性が高く、また、駅窓口での対応業務の軽減にもつながります。人手不足などの課題解決にも寄与する施策として、区としても周知等で連携してまいります。

説明は以上です。

○会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、皆様からご質問、ご意見があったら、マイクをお持ちしますので、挙手いただければと思います。なお、マイクは質問者が変わるごとに消毒の対応をさせていただきたいと思っております。いかがでしょうか。

○委員 目標1「安全・安心な地域公共交通」の円グラフについてちょっとお聞きしたいんですが、私は三軒茶屋の商店街の者なので、茶沢通りを自転車とかママチャリとかがばあっと走っていくのを毎朝見ているんです。「主に歩道を通行」は、右側の円グラフでは、どこに含まれてくる感じになるんでしょうか。そういう意識は大分なくなったという判断なんでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 ナビラインに沿って歩道を走らない、車道を走るという意識につきましては、右側の円グラフの赤枠で囲っております、半数以上が意識を持ったという表記にしております。「通行する」25.1%、プラス、「なるべく通行する」40.2%に含まれています。

○委員 「なるべく通行する」というほうに「主に歩道を通行」が含まれると

ということなんですね。

○会長 これは全く同じ区分のアンケート調査ではないものを組み合わせていて、聞き方が全く異なっているので、おっしゃるように、すぐに解釈することは難しいかなと。一方で、車道をできるだけ走行すると言われていた方が、「なるべく通行する」を含めれば過半数を超えているということで、少し前のほうに向かっているんじゃないかというご説明ですが、厳密に「なるべく」とはどの程度かというのは難しいかもしれません。

○委員 ちょっと楽観的過ぎるような判断かなと感じております。

○会長 貴重なご意見ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。関連しても、それ以外でも結構でございます。

○委員 これは単純に興味というか、教えていただきたいことなんですけれども、今回、設置している指標の目標値は世田谷区内の目標値だと思うんですけども、例えば鉄道全線にとってどのくらいの数値、目標を達成できているのかとか、また、他の区はどのくらいの目標を達成されているのか、例えば環境の指標とか、そういうあたりを比較してみたときに世田谷区はどのようなものか——これは単純に興味なんですけれども、世田谷区としての目標は分かりますので、参考として、それがもし分かるのであれば教えていただければなと思っています。

○道路・交通計画部交通政策課長 ほかの周辺の地区でも地域公共交通計画をつくり始めて、検討を始めていますので、ある程度、データがそろってきた中で、お示しできるかと考えています。よろしくお願いします。

○委員 無理のない範囲で結構です。

○道路・交通計画部長 今のご指摘はまさにおっしゃるとおりかと思えます。私どもはどうしても世田谷区内でという形で考えがちなんですけれども、当然、隣接区への移動というのは、そういう形で考えているわけで、ほかの自治体との比較はすごく重要だと思います。

そういったデータは、正直、今、持ち合わせておりませんので、国交省さんですとか東京都さんから情報提供いただけるものはいただきながら、そういった視点で検討を進めていきたいと思えます。ありがとうございました。

○委員 9ページのサイクルポートの設置の件なんですけれども、非常に有効

な交通手段だと思っているんです。令和7年度で目標を大きく超えて設置ができていたということで、令和11年度の目標も上回っていると。今後、令和11年度が238か所に対して、244か所設置ができていたということなんですけれども、これは目標を上げるのか、244か所を達成したから、もういいよねなのか、その辺はどうお考えなのか聞きたいと思いました。

○道路・交通計画部交通政策課長 5年間の目標はこのままでいきたいと思いますが、これでやめるのではなくて、周辺の歩いてすぐのところにサイクルポートができるような環境は重要かと思しますので、官民が連携して、どんどん増やしていく予定です。

以上です。

○委員 目標の数値は上げるんですか。238か所から変更するというのですか。

○道路・交通計画部交通政策課長 今回の目標数値は5年間の目標で設定しておりますので、次の計画の見直しのときに見直します。

○委員 分かりました。

○会長 そのほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。大体意見は出尽くしましたでしょうか。

全体的に目標を設定し、PDCAを回していくというのがこの協議会の非常に重要な視点でございます。クリアをしている評価指標もあれば、もう少し頑張らなきゃいけないような指標があるということを皆さんと情報共有して、クリアしていないところは、なお一層、力を入れていかなければと思っております。

では、次の議題に移りたいと思います。議事(2)交通体系の確保・維持に向けた行政支援について事務局から説明をお願いいたします。

○道路・交通計画部交通政策課長 それでは、資料5の交通体系の確保・維持に向けた行政支援についてご説明いたします。

本資料では、バス業界及び区内バス事業者を取り巻く厳しい状況と、それを踏まえて、区が新たに実施する行政支援の内容についてご報告するものがございます。

次のページをお願いします。2ページ目です。本取組みは、地域公共交通

計画に位置づけられた持続可能な地域公共交通を実現するための施策です。特に区民の皆様の生活の足である路線バスの維持確保を目的として、交通体系の安定的な運営を支援することを重視しております。まずは支援の背景となる現状についてご説明いたします。

次のページをご覧ください。3ページ目は、バス業界全体の状況についてです。大きな課題が2点ございます。

1点目は、路線バス利用者の減少です。コロナ禍を経ての在宅勤務など、ライフスタイルが多様化したことに伴い、バス利用者は減少し、現在もコロナ前の水準には回復しておりません。

2点目は、運転士不足です。バス運転士は生活維持に欠かせないエッセンシャルワーカーですが、低賃金や不規則な労働環境、資格取得のハードル、そして、カスタマーハラスメントなどによる社会的認知度の低さといった要因に加え、時間外労働の上限規制、いわゆる2024年問題が重なり、不足が深刻化しています。全国の運転士数は、2017年の13万人超から、2030年には約9万3000人にまで減少すると見込まれております。

次のページをご覧ください。4ページは、区内バス事業者の現状です。区内の事業者におきましても、運転士の高齢化が顕著です。グラフのとおり、50歳以上が大半を占めており、今後10年から15年の間に大量の退職者が見込まれます。また、右側のグラフにありますとおり、新規採用を進めても、定年を迎える前に退職する方の割合が9割を超えており、人材確保が追いついていない状況です。各事業者では、70歳、中には75歳までの継続雇用を行うなど、対策を講じておられますが、限界を迎えつつあります。既に減便が進行しており、特に生活交通を担うコミュニティバスの一部は喫緊の課題です。区民生活への影響を防ぐため、区として早急な対応が必要であると判断いたしました。

次のページをお願いします。ここからは、こうした状況を踏まえて、区が実施する行政支援の具体的な内容についてご説明いたします。

次のページをご覧ください。6ページです。区民生活に不可欠な生活交通を維持するため、3つの柱で多角的な支援を行います。まず1つ目の支援策Ⅰは、コミュニティバス運行経費の支援です。これは、不採算となっている

路線の減便を抑制することを目的としています。具体的には、区内のコミュニティバス10路線のうち、不採算となっている8路線を対象に、運行経費の50%を補助いたします。期間は令和8年4月から令和10年3月末までの2年間とし、状況に応じて、最長で令和11年度末まで更新することとしています。対象路線は、地図及び表に記載のとおりです。

次のページをお願いします。7ページです。2つ目の支援策Ⅱは、事業継続維持費（エールでつなぐ事業支援金）です。これは、職場環境の改善や人材確保の取組みを支援するため、先ほどの運行経費支援に上乘せして支給するものです。特徴は、事業者の経営努力を後押しするインセンティブ型である点です。国土交通省の働きやすい職場認証制度の取得状況や、運賃収入の増減に応じて、運賃収入の6%から10%を加算して支援します。これにより、働きやすい環境づくりから運転士の確保、サービス向上、そして、利用者増へとつながる好循環を目指します。

3つ目の支援策Ⅲは、バス運転士魅力アップ支援です。区内を運行する路線バス4台に運転士の魅力向上や利用促進をPRするラッピング広告を掲載し、社会的認知度の向上を図ります。運行期間は令和8年10月から半年間を予定しております。

説明は以上です。

○会長 ありがとうございます。

それでは、皆様からご質問やご意見をお受けしたいと思っております。いかがでしょうか。

なかなか厳しい状況を打破するために、行政としても一定程度の支援をとということでございますが、どなたかご発言いただけたらうれしいんですけども、いかがでしょうか。

○委員 まずは、このような補助、支援の枠組みを世田谷区様に整えていただいたことに多大なる感謝を申し上げさせていただければと思います。

今回の支援のスキームなんですけれども、ほかの自治体様のコミュニティバスのいわゆる欠損支援の枠組みとは大分異なったスキームを取り入れていると思っております。例えば特徴的なのは、バス運転士の魅力を発信する車体ラッピングの広告の取組みというのは、バス乗務員の社会的地

位といたしますか、やりがいのある仕事だということを広く発信するという意味合いで、今後は今までと違ったアプローチで乗務員確保に対応する、そういったところに呼びかける枠組みだと思いますので、非常に事業者としても心強く思っているところでございます。

これは状況によるところにはなるんですけれども、ほかの自治体さんの欠損補助の枠組みですと、いわゆる収入と経費の差額を補助するスキームであるところ、今回は運行経費の50%を補助するというスキームでございまして、これはその路線の収支率の状況にもよるところではあるんですけれども、事業者としては黒字化できる可能性が出てくるスキームになっておりまして、こちらとしては、より積極的に路線を維持していくモチベーションが湧く仕掛けが施されているなど感じております。

事業者としては、こういった強力な後押しをいただいている中で、精いっぱい区内の路線、交通を維持していこうというモチベーションが湧く内容になっていると思いますので、本当に感謝申し上げたいなと思っております。ありがとうございます。

○委員 私どもも、今回、世田谷区でこのようなご支援をいただけることに大変感謝申し上げたいと思います。

経営的にもインパクトが大きい支援であることは間違いございません。ご指摘のとおり、バス事業を取り巻く環境の厳しさが、今、いろいろ自動運転とかをやっていますけれども、それでドライバーが取って代わられるほど簡単な状況ではございませんので、まだまだ人手に頼ってやる事業であるということです。その中で退職者が止まらないとか高齢化というのは、分かっているけれども解決のしようがない、お金を積んでも解決できない、非常に厳しい状況です。

そのようなことをいろいろ対外的にもPRしていただくということは、今後の地域交通の維持に大変資するものだと思っておりますので、できる限り継続をしていただけるとありがたいかなと考えております。よろしく願います。

○会長 ありがとうございます。

そのほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

私からも一言。今、2名の委員がご発言されたとおり、環境は極めて厳しい。特にこういったインセンティブ型の支援をすることによって、バス事業者には一定の収益を確保していただいて、確保した収益を赤字の補填に回すだけではなくて、労働環境の改善のほうに使っていただくことによって、バスの運転士に少しでも魅力を持っていただいて、働いていただくと。これがプラスのスパイラルを生む一番の原動力になると私も思っておりますので、引き続き注視しながら、効果の発現を期待したいと思っております。ありがとうございました。

それでは、議事を進めたいと思います。議事（3）及び（4）は関連しておりますので、議事（3）と（4）を一括して事務局からご説明いただいて、皆様からご質問、ご意見をお受けしたいと思っております。それでは、説明よろしくお願いいたします。

○道路・交通計画部交通政策課長 それでは、資料6の砧モデル地区デマンド型交通における実証運行の検証結果・本格運行についてをご説明いたします。

1ページ目は表紙となります。本件につきましては、これまでの実証運行の検証結果とそれを踏まえた令和8年度からの本格運行の実施についてご報告いたします。

次のページをお願いします。2ページ目です。構成ですが、前半で実証運行の検証結果について、後半で本格運行の実施についてご説明いたします。

次のページをご覧ください。3ページは、実証運行の実施状況です。昨年12月末時点のデータとなります。左側の円グラフ、WEB登録者数を見ますと、30代、40代の登録者がおおよそ半数を占めております。一方で、右側の円グラフ、実際の利用件数で見ますと、70歳代以上の方が約6割を占めており、高齢者の方に多くご利用いただいている実態が分かります。なお、予約方法の割合は、WEB予約が7割、電話予約が3割となっております。

次のページをご覧ください。4ページです。WEB登録者数及び70歳以上の方に発行している乗車割引証の発行数の推移です。グラフのとおり、順調に増加しており、昨年12月末時点で、WEB登録者数は1607名、乗車割引証は717枚となっております。

次のページをご覧ください。5ページは、利用者数の推移です。棒グラフが月間、折れ線グラフが1日当たりの利用者数になります。月間利用者数は、季節や祝日の有無により増減はありますが、おおむね450人から650人の間で推移しています。1日の平均利用者数は40人前後です。なお、昨年10月から週5日運行へ拡充しましたが、10月から12月の実績では、月間最大で860人、1日平均では約37人のご利用となっております。

次のページをご覧ください。6ページは、曜日・祝日別の利用状況です。ご覧のとおり、曜日別では水曜日が最も多く、次いで、金・月・木・火曜日の順となっております。火曜日、木曜日は10月に運行を開始したばかりで、定着途上ではございますが、既に木曜日は月曜日と同程度のご利用をいただいております。今後の周知を通じて、さらなる定着を図ってまいります。なお、祝日につきましても、平日よりは少ないものの、一定のご利用があり、生活の足として定着しつつあると認識しています。

次のページをお願いします。7ページは、時間帯別の利用状況です。赤枠で囲っていますとおり、午前中の早い時間帯と夕方の時間帯に利用のピークがございます。お出かけや帰宅のタイミングに合わせてご利用いただいている状況がうかがえます。

次のページをご覧ください。8ページは、利用の多い乗降地点を地図上に示したものです。赤丸の大きさが利用回数を表しています。祖師ヶ谷大蔵駅での乗り降りが最も多く、南北方向の移動手段として、多くご利用いただいている状況です。

次のページをご覧ください。9ページは、実証運行の収支状況です。表の収支率をご覧ください。依然として厳しい状況にはございますが、運営協賛や広告募集などの取組みもあり、1年目の9%から、2年目は11%、3年目は12.9%と徐々に改善傾向にあります。

次のページをご覧ください。10ページからは、昨年6月から7月にかけて実施した利用者アンケートの結果についてご報告します。回答数は766名となっております。

次のページをお願いします。11ページです。まず、左上の運行サービスの満足度では、おおよそ80%の方から「満足」との回答をいただきました。

不満の理由としては、毎日運行していない、予約が取りづらいといったお声がございました。右側ですが、利用目的は、「買い物」、「通院・リハビリ」が上位を占めており、生活に密着した利用が中心となっております。

次のページをご覧ください。12ページです。利便性に関するデータです。所要時間を短縮、利便性の向上、通院負担の軽減といった項目全てにおいて、75%から90%の方が効果を実感されています。また、障害のある方からは、マンションの下で乗り降りできて便利といったお声もいただき、移動困難な方の足としての役割も確認できました。

次のページをお願いします。13ページは、日常生活の変化についてです。左上のグラフのとおり、約80%の方が生活の質の向上を実感されています。また、6割から7割以上の方が買物機会の増加や家族の送迎負担の軽減を感じられており、地域の活性化やご家族への好影響も確認されています。

次のページをご覧ください。14ページです。娯楽・余暇活動への参加による社会参加の機会創出や、自家用車利用の減少による環境負荷軽減、さらには、車内での交流機会の増加といった多面的な効果についても、一定程度、確認できました。

次のページをお願いします。15ページは、健康面への効果です。デマンド型交通の利用を通じて、約45%の方の歩く機会が増加しました。これを、国土交通省のガイドラインに基づき、医療費抑制効果として試算しますと、年間で約58万円から64万円程度、1人当たり約3万円程度の抑制効果が見込まれる結果となりました。

次のページをご覧ください。16ページは、今後の利用意向です。利用経験のある方、ない方を含め、8割から9割の方に利用意向があり、今後も継続的な利用や新規利用が見込めると考えております。なお、利用していない理由としては、予約が面倒、他の移動手段があるといった回答が挙げられました。

次のページをお願いします。17ページは、実証運行の総合評価です。これまでの結果を踏まえ、地元協議会等との協働による取組み、生活の質の向上、社会的効果という3つの視点から評価を行いました。詳細はお手元の資料に記載のとおりですが、地域と協働し、生活の質を高め、様々な社会的効

果を生み出していると評価しております。

次のページをご覧ください。18ページ、実証運行の総括です。結論としましては、デマンド型交通は、単なる移動手段にとどまらず、福祉・健康面や地域の活性化など、多様な効果が得られていることを確認いたしました。これを受けまして、令和8年4月1日より本格運行へ移行し、引き続き安全・安心、快適な移動環境を整備してまいります。

次のページをお願いします。ここからは、来年度からの本格運行の実施について、具体的な内容をご説明いたします。

次のページをご覧ください。20ページです。まず、実施時期ですが、今年4月末までとしていた実証運行期間を少し早めて終了し、令和8年4月1日から本格運行を開始いたします。運行区域につきましては、地図のとおり、変更はございません。

次のページをお願いします。21ページは、運行形態の詳細です。赤字部分が主な変更点となります。まず、運賃の支払い方法として、新たに世田谷区の地域通貨、せたがやPayを追加いたします。また、歳入確保の新たな取組みとして、ふるさと納税を活用した寄附募集を行います。目標金額は100万円とし、クラウドファンディングの活用についても検討を進めてまいります。

次のページをご覧ください。22ページは、本格運行初年度となる令和8年度の収支見込みです。収支に関しては、週5日運行の通年化や物価高騰の影響により、増加を見込んでおります。一方で、収入に関しては、利用の定着による運賃収入増や、先ほどのふるさと納税等の運賃外収入の増加を図ることで、公費負担の抑制に努めてまいります。

次のページをご覧ください。23ページです。本格運行における目標と継続の判断基準についてです。①の表のとおり、利用状況や採算性だけでなく、健康面や満足度なども含めた多角的な目標を設定しております。

②の継続可否についてです。本格運行開始後、1日当たりの平均利用者数が現在の約半数である20人未満の状況が継続し、様々な改善策を講じても改善の見込みが立たない場合には、運行終了を協議することといたします。

資料6の砧モデル地区についての説明は以上でございます。

続けてのご説明となり、恐れ入りますが、資料7の砧モデル地区以外の重点検討地域の取組み状況をご覧ください。昨年6月に策定しました世田谷区コミュニティ交通導入ガイドラインに基づき進めております重点検討地域の取組み状況について報告させていただきます。

次のページをお願いします。2ページ目です。まず、重点検討地域の概要についてです。鉄道駅から500メートル以上、バス停留所から300メートル以上離れているなど、公共交通不便地域のうち、特に重点的に対策を検討する必要があるとして設定した10地域を地図上に示しております。昨年6月のガイドライン策定後、7月以降、これらの地域の町会・自治会へ説明や回覧による周知、個別説明会などを実施し、検討の主体となる地域協議会の設立に向けた働きかけを行ってまいりました。本日は現段階での設立状況をご報告いたします。

次のページをご覧ください。3ページ、地域協議会の設立状況です。地図上の色分けと右側の凡例をご覧ください。まず、設立地域として、既に協議会が立ち上がり、導入に向けた検討が始まっているのは、三宿、桜上水・赤堤、東玉川・奥沢、喜多見の4地域です。次に、設立に向けて検討している地域は、経堂・桜など3地域ございます。一方で、当面見合わせる地域は2地域ございます。理由としましては、喜多見・成城地域では、現時点で住民の方が新たなコミュニティ交通の導入の必要性を強く感じていないとのご意見が多かったため、また、北烏山地域では、団地の建て替えに伴う道路整備が予定されており、それが完成した後に検討するのが望ましいといったご意見が多かったためでございます。

今後の進め方としましては、ガイドラインに基づき、地域特性や移動課題の整理、ニーズ調査などを実施し、地域の実情に応じた公共交通不便地域対策を着実に進めてまいります。こうした取組みを通じ、住み慣れた地域で安心して暮らし続けられるよう、福祉の増進や地域の活性化に寄与してまいります。

説明は以上になります。

○会長 ありがとうございます。

それでは、皆様からご質問、ご意見をお受けしたいと思います。いかがで

しょうか。

○道路・交通計画部長 質問ではなく、補足の説明をさせていただきます。

今、課長から砧モデル地区での本格運行のご説明をさせていただきました。世田谷区としてはやっていきたいと思っておりますけれども、当然、予算が絡むものでございますので、これから詳細にバス事業者さんと調整しながら、費用を捻出して、区議会でも認めていただいて、始めたいなということです。

今、説明して気づきましたけれども、バス事業者さんへの行政支援につきましても同じでございます。世田谷区といたしましては、こういう考え方に基づいて、バス事業者を何とか支援していきたいと考えております。ただ、今の本格運行のお話と同じで、これから詳細に金額を算定いたしまして、区議会でお認めいただいた後、初めて令和8年度から運行するということですので、あくまで世田谷区の家だということでご理解いただければと思います。よろしくお願いいたします。

○会長 補足ありがとうございます。

いかがでしょうか。皆さんからご質問、ご意見はありますでしょうか。

○委員 まず、買物難民の地域にこうしたバスが通るということは非常に嬉しいことで、本当に商店街としても売上げに寄与してくれるんじゃないかと期待しているところです。それと、せたがやP a yをくっつけていただいて、大変感謝いたします。ありがとうございます。

それで、ちょっとお聞きしたいんですが、予約方法についてなんですが、WEB 7割、電話 3割ということで、70代、80代、90代の方は、お 자신이WEBで予約をして、利用されている方が多いんでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 そのような方もいらっしゃいますが、ご自身で覚えて利用していただいている方もいらっしゃいます。スマホ教室なども併せて行っておりまして、そういった取組みもしております。

○委員 そういうふうなお答えになるかなと思ったんですけれども、結構意識が高い人しか使えていないんじゃないか。失礼な話ですけれども、ITですとかそういうものへの意識が低い方は、シルバーカーを押して歩いて、20分ぐらいかけて買物に来ているのかなという絵が浮かんでしまうんですけれども、その辺は何かうまい対策はないんでしょうか。いかがでしょうか。

○道路・交通計画部長 所管としても非常に悩みどころでして、100%WEBであれば、経費的にもすごく助かるところがございます。運賃収入と同じぐらいの経費をかけているという状況なんですけど、現状では、どうしてもハイブリッドにせざるを得ない。

世田谷区としても、WEB登録者数が増えているというのは、いろいろイベントなんかでブースを出して、高齢者の方にお声がけをしながら、使い方を教えています。1回予約をすると何とかいけるんですけども、最初の突破口というか、最初の入り口に入っていくのがなかなか難しいというのがすごく課題だと思っています。

今お話があったように、実態としては、もしかするとお子さんですとかお孫さんがやっけていただいているということがあるかと思います。砧の地域は、地域の町会ですとか商店街の中での連携がすごくあります。実証運行なので、まだまだだよというお話もいただいているんですけども、ようやく来年度から本格運行という形になりますので、商店街の皆さんですとか町会の皆さんと連携する中で、最初の突破口をどうクリアしていくかというところを、お知恵をいただきながら進めていきたいなと思います。

○委員 例えばの話ですけども、せたがやPayがありますよね。あの中でデマンドをクリックすると呼べるような、簡単なものを突っ込んでいただくとありがたいのかなと思いました。

○道路・交通計画部長 いきなりすごいアイデアをいただきましたので、所管と今のアイデアも含めて――要は、直接オンデマンドに乗るという目的だと、なかなかハードルが高いんですけども、何かのついでという流れが、別のルートが確保できると、より利用しやすくなる、WEBで予約できるということかなと今思いましたので、その辺につきましては、所管、経済産業部と調整しながら進めていきたいと思っています。

○委員 せたがやPayの利用も広がると思いますので、ぜひよろしく願いいたします。

○道路・交通計画部長 ぜひ、せたがやPayは、商店街の割引とか、そういう期待もしながら進めていきたいと思っています。ありがとうございました。

○会長 貴重なご意見ありがとうございました。区のほうでもアンケート調査を取りながらやっております、我々の大学も調査分析にご協力しておりますので、70代、80代、90代のどういう方が、どういう目的で使われていて、どういう予約方法だったのかということも精査しながら、次の本格運行に向けて進んでいただきたいなと私も思いました。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

○委員 今のご意見に関連しまして、この会議に出席していて、WEB予約だけになったほうが経費も安くなるというお話を伺いまして、今年度、補正予算を組んで、世田谷区でも高齢者のスマホの購入費助成を始めました。購入するに当たっては、世田谷区の公式LINEを必ず入れるという手はずにしております。ただ、スマホの購入費助成をやらないのかという事前のお問合せに比して、ちょっと実績が伸びておりませんで、1月1日の「区のおしらせ」でも追加の周知をしておりますので、ぜひ周りの方にお勧めいただければと思います。

初めてスマホを買う方が対象なんですけれども、スマホがないと、せたがやPayも使えず、いろんな恩恵も受けられませんし、今後、オンデマンドバスの区域が広がれば、よりスマホを持つ高齢者の方の利便性が高まると思います。また、先ほどのスマホ教室に絡めても行っていただいておりますが、28地区のあんしんすこやかセンター等でもスマホ教室は随時、高齢者に向けてやっております。

高齢者の利用が多いという結果を見ると、外に出ないとフレイルが進んで、認知症とか介護度も上がってしまうので、区としても公共交通の整備というのは大変関心を持っているところでございますので、引き続き連動した企画とか施策を打っていきたいと思います。よろしく願いいたします。

○会長 ありがとうございます。

私も分析をさせていただいて、予約をすることに対して肯定的だった方、スマホが簡単にできるような方は、デマンド交通の満足度が高くなって、利用頻度が増加して、最終的に日常生活の満足度が上がるという統計的な分析結果も出ておりますので、入り口のところのスマホで転んでしまうと、なかなかその先に行けない、そこが大きなネックでございます。

1つは、周りの支援というのは非常に大きくございまして、友人ですとかご家族の方が最初に一緒に何回かやっていただくことによって、その壁が越えられるというデータもありますので、ぜひ引き続き頑張ってくださいと思います。

いかがでしょうか。ほかにごございますでしょうか。

○副会長 皆さん、すごく活発にご議論いただいているので、出る幕がないかなとも思いましたけれども、2つありまして、1つは、今の話に関連してなんですけれども、私も正月、実家に帰ると、母親から、スマホのこれはどうするんだいという感じになりまして、毎年そんな感じで、実家に帰るたびにスマホ、パソコンの手伝いをして帰ってくるみたいな。

今のお話に関しては、どこか出かけるときにも、スマホがないと出かけられない。自分で調べれば、どこでも行けるんだと。逆に僕が心配して、読書会とかいろいろ参加しているんですけれども、そういうのに行けるのかと聞くと、大丈夫だよ、これがあれば行けるよと。やっぱりそのところは私も実感としてすごく強く思っていて、そういうものをどうやって伝えていくかというのは、まさにそういった支援制度が今、福祉のほうにもあるということなんです。

デマンドは、協議会さんを含めて、やり方を教える、伝えることを丁寧にやっていただいているなど。こんなにデマンドをしっかりと人と人とでコミュニケーションを取った上で、最終的にWEBに移行していきましょと丁寧にやられているのは私は見たことがないなと思ってまして、ほかの自治体さんに行くと、逆に世田谷のこういうのはここまでやっていますよというお話をさせてもらうぐらいです。本当にそこはすばらしいなと思っているんです。

ただ、もう一方で、2点目なんですけど、資料6の22ページの本格運行の実施で、今回、運賃外収入を増やしていこうということで、ふるさと納税でかなり金額を積んでいらっしゃる。これはどのような見積りでお考えなのかというところと、それから、これから他地区も含めて増やしていくというところで、すごく経費がかかっていくところだと思うんですけれども、世田谷区のふるさと納税を頑張ってやっていかなければいけないところで、区とし

でも一生懸命やられているところだと思うんですけども、このあたりのお考えというか、もくろみというか、何かお考えのところがあったら教えていただければと思います。よろしくお願いします。

○道路・交通計画部交通政策課長 なかなか難しいとは思いますが、地域を支援していただく、また、自分の親御さんをバックアップしていくというのも期待しまして、あと、ふるさと納税の仕組みを使いますと簡単に手続きできますことから、これをやってみようとしているところです。

○副会長 実は結構面白いというか、いいやり方だなと思っているところでありまして、ふるさと納税は、どこも皆さん、こういうことに使ってほしいということで、今すごく形が大きく変わってきている中で、もちろん地元の企業さんの協賛金とか広告とかで運賃外収入をつくっていくことが大事だと思っているんですけども、広く区民や世田谷に親を持っていらっしゃる方々がこういうところで簡単にご支援いただけるような仕組みに育っていけばいいなと個人的には思っております。この辺をどう育てるかということも含めて、ほかのAIオンデマンドも含めた公共交通で支えていく仕組みをどうつくっていくかという中で、世田谷区さんが新しい取組みをどんどんトップランナーとして始めていただければなと思っております。

そういう点では、先ほどの運行経費50%補助も本当に素晴らしいことだなと私も思っておりますので、ぜひ世田谷区さんにはこのまま頑張っていたきたいなと思っております。

以上です。

○道路・交通計画部長 今のふるさと納税の話なんですけれども、ふだん、オンデマンドバスを使われている方をターゲットとしちゃうと返礼品がないということもあって、なかなか厳しいと承知しております。

そういった中で、どうやってこの制度を周知していくかということなんですけれども、たしか九州のほうの自治体かと思うんですが、親孝行タクシーというもので、東京だと逆なんですけれども、九州から子どもが出てきていて、親が九州の実家に住んでいる、そういったところに寄附をすると。そこだと返礼品が確かタクシーチケットだったかな。今やっているかどうか、あれなんですけれども、そういった事例がございました。

今回のこれと言うと、砧地域でふだん利用されている、70歳過ぎの方をメインターゲットにしていますけれども、その方々に、こういう制度があるので、お子さんですとかお孫さんにこういった制度を活用できませんかということで、アプローチしていきたいと思っています。

以上でございます。

○会長 ありがとうございます。

いかがでしょうか。ほかにありますでしょうか。大体意見は出尽くしましたでしょうか。

それでは、議事を進めさせていただきます。続いて、議事（5）相乗り移動サービス実証実験についてでございます。こちらの議事につきましては、移動サービスの実証運行に向けて、運行区域、運賃等の協議事項となります。東急バスのご担当者様からご説明いただけると聞いております。どうぞよろしく願いいたします。

○東急バス株式会社 東急バスでございます。本日はお時間いただきましてありがとうございます。相乗り移動サービス実証実験についてご説明をさせていただきます。

お手元の資料8になります。1ページ目から説明させていただきたいと思っております。

国土交通省で議論をされました鉄道・バス事業者による日本版ライドシェア実証実験の実施とございますけれども、今回の相乗り移動サービスは、日本版ライドシェアの1つの形態として実証したいと考えてございます。

まず、日本版ライドシェアについて簡単にご説明いたしますけれども、諸外国においては、一般の方がウーバーなどのアプリを使いながら、お客様を集めて、タクシーサービスを提供するものになるんですけども、日本版ライドシェアについては、タクシー会社の管理の下、一般のドライバー、二種免許を持っていない方を集めて、タクシーサービスを提供するものになります。

今回、国土交通省自動車部会で議論を続けてまいりました実証実験に関しましては、運行管理の経験がある鉄道・バス事業者による管理の下、一般の方を集めて、タクシーサービスを提供するものになります。今回、我々は一

般の方を集めて行うわけではなくて、バスの乗務員、大型二種免許を持っている者がタクシー事業にも従事するということになるんですけれども、当社として参画させていただいている状況でございます。

2つ目です。当社は2025年12月3日よりタクシーの実証実験を開始ということでございまして、現在、大田区・品川区地域で主にタクシーを、朝の時間帯だけなんですけれども、走らせることをやっております。

当社の実証実験としましては、タクシー型のほか、相乗り型についても実施したいということで、国交省と協議を進めてまいりました。せっかく新しい制度の下で実証実験を行うということでございますので、バス会社として、タクシーだけではなくて、違う取組み、新しい移動サービスを少し試させていただきたいということでございます。

ページをめくっていただきまして、実施概要でございますけれども、今回、考えております運行エリアは宇奈根・喜多見地区でございまして、当社が運行しているオンデマンドバスが現在走行しておりますが、こちらのミーティングポイント及び新規1か所を乗降場所として設定いたしまして、運行したいと考えております。

運行期間は2026年3月25日から2026年6月23日の平日のみ、おおよそ3か月間を想定しております。

運行時間は7時から8時59分の間でございます。なぜこういった時間帯かと申しますと、我々が行っているオンデマンドバスが9時以降の走行時間になっておりまして、そことのすみ分けをする。実証実験ですので、朝の時間帯、今、オンデマンドが走っている時間帯の前にどういった需要があるか見させていただきたいということもありまして、こういった時間帯に設定をしております。

旅客人数は4人となりまして、相乗り運行を想定しております。

タクシーですと、普通、お客様が1回乗ったら、目的地まで走行して降車されるわけなんですけれども、今回の実証実験については相乗り型でございます。AIの予約システム等を使うんですけれども、例えば途中からお客様が乗りたいという予約が入りましたら、途中、その方をピックアップして、さらに運行を進めるというやり方になってまいります。

運賃は500円定額でございますので、複数人乗る場合は1人500円を運賃として頂戴することになります。

予約決済方法につきましては、LINEによる予約・クレジットカード事前決済となりまして、あらかじめLINEによる登録をしていただく必要があるんですけれども、そこでこのサービスを呼んでいただいとというやり方になってまいります。現金の取扱いはない状況でございます。

次のページを見ていただきますと、運行エリアが載っております。右のほうにミーティングポイントと書いてありますけれども、D01砧本村から、最後がC39喜多見まちづくりセンターですけれども、C38の小泉整形外科まではオンデマンドで行っているところでございます。今回、喜多見まちづくりセンターを1つ追加して実証させていただきます。乗り降りできるのはミーティングポイントのどこかとなりますので、タクシーのように、どこでも自由に乗り降りできるというわけではないものでございます。

最後のページを見ていただきますと、今回使用する車両について記載がございます。トヨタのアルファードを使って行います。今回、日本版ライドシェアということもございますので、白ナンバーで行うということで、ここには今まだ貼っていないんですけれども、実際は有償運送の実証実験ですと分かるようなものをマグネット等で側面に貼りまして、分かるようにしたものを走行させる予定でございます。

以上でございます。

○会長 ご説明ありがとうございました。

それでは、皆様からご質問、ご意見はありますでしょうか。

ちょっと確認でございます。今の話で、従来やっているAIオンデマンドバスの営業時間の前の2時間を使って実験するので、同じ時間帯でオンデマンドバスを使うことはできないという理解でよろしいでしょうか。

○東急バス株式会社 さようでございます。

○会長 朝の時間帯なので、オンデマンドの料金よりは若干高めに設定されていますが、自由に行けるとということで、タクシーよりはきっと安くなるだろうという想定でございますね。

いかがでしょうか。

○道路・交通計画部長 世田谷区ではこれからということなんですかね。こういったサービスを東急バスさんは品川区・大田区地域で既に昨年12月からされているということなんですかけれども、どういった方が利用されているかというデータを何かお持ちであれば。要は、高齢者なのか、それとも、朝のサラリーマンというか、通勤で使われているのかということをお教えいただければと思います。

○東急バス株式会社 現在、大田区・品川区地域で実施しておりますのは、いわゆる通常のタクシーでございまして、1日2名から3名ぐらいが乗車している状況でございます。地域の特性なのか、細かい規制が入っている道路が多くて、通常のタクシーがあまり来たがらない地域だそうでございまして、比較的、毎回同じようなお客様に乗車をいただくことが多く、大体、通勤のお客様と聞いております。時々、病院に行きたい高齢者の方が入ったりということがございますけれども、基本的には通勤のお客様と聞いております。

○会長 ありがとうございます。今回、このポイントの中に駅がないので、利用がかなり限定的になるかなという感じがいたしますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

何事も実証をやってみて、どんな状況なのかということをお把握することが非常に重要でございますので、現時点で高い収益性が見込まれる内容ではございませんが、パイロットスタディとして、このエリアで実証したいということでございます。

これは協議事項でございますので、皆様の賛同を得たとして、ここで合意となりますが、いかがでしょうか。お認めいただけますでしょうか。

○委員 実証するのは1台のみですか。

○東急バス株式会社 1台のみで実証実験いたします。

○委員 1台のみで、品川区と大田区では、今、現状は3名ぐらいが乗られているということですか。

○東急バス株式会社 品川区と大田区のほうはあくまでもタクシーで、若干違うんですけれども、1日2名から3名、品川区、大田区ではご乗車されております。

○委員 これも1台で？

○東急バス株式会社 1台です。

○委員 分かりました。

○会長 通常、2時間、ドライバーを確保すると、2時間で大体1万円ぐらい取らないと恐らくペイできないということを考えると、逆算すると500円ですから、20人ぐらい乗ってペイをします。実態は二、三名ですから、数字としても私もかなり厳しいかなと思っておりますが、こういったことが今後の展開につながると期待しております、ぜひきちんとデータ取りをしていただいて、そのデータについては、ぜひこの協議会と共有をしていただきたいなと思っております。

○東急バス株式会社 承知いたしました。その点は国土交通省にもご提出する必要がございますので、併せてご報告させていただければと思います。

○会長 皆さん、よろしいでしょうか。

(異議なし)

○会長 ありがとうございます。それでは、合意を得られたものとして、本協議会で協議が調ったことといたします。

それでは、次第の3、その他に移りたいと思いますが、皆様のほうで何かその他ございますでしょうか。あるいは、今日の議事の中で少し言い忘れたことがあれば、最後にご発言いただければと思いますが、いかがでしょうか。

○副会長 最初の評価指標のところ自転車に関するものが2つあったと思いますが、こちらは世田谷区自転車等駐車対策協議会でも共有いただいて、一緒に目指していけるような形で、庁内で進めていただきたいなと思いますので、よろしく願いいたします。

以上です。

○委員 何度もすみません。先ほどの話に戻ってしまうんですけども、高齢者のスマホのというところで、私は今、町会長をやっておりまして、現場というか、町会のご高齢の方なんかは、スマホがすごく苦手という意識を強く持っていらっしゃる方が多いです。先ほどのお話でスマホの講習会をやっていただいているのはよく分かっているんですけども、実際、町会で回覧板を回したりとかしているんですけども、どれぐらいそういったところに参加されているのかということも正直分からないですし、配って、どれぐらいの効果が

あるのかというのも分かっていない状況です。

ご高齢の方がせつかく防災訓練に参加されたり、地域の掃除に参加されたときに、せたがやP a yの500ポイントをお渡しできるという事業があるんですけども、結局、渡しても、スマホを持っていないからとか、せたがやP a yに登録できないからということで、500ポイントをいただける機会を失ってしまっている状況があるんです。

先ほどの参加していただいているということ、また、会長のお話の中で、スマホを持って、いろんなところを歩くことで、Q O L——生活の質が向上していく、認知症が防げるというお話もありましたので、区へのお願いなんですけれども、総合的に世田谷区として、スマホを持つことで、こういったサービスを受けられる、こういったことがある、こういう楽しみが増えるんだというのを総合的に区から発信していただけると、じゃ、スマホに挑戦しようかな、やり方が分からないから、まちづくりセンターに行ってみようとなつながつていくんじゃないかなと思いますので、セクションごとではなくて、総合的に発信していただきたいなと思っております。

○道路・交通計画部長 ありがとうございます。まさに砦のオンデマンドをやっていると、単なる移動だけではなく、その先の様々な目的にもつながっていることを感じています。いろいろ利用実態を見ますと、例えば団地から駅のほうにお食事会をしようという形で企画していただいて、8人乗りなんですけれども、そういった形でメンバーを募って、お食事会をする。お一人はWEB予約をしているんですけども、ほかの方々はそのままついていくだけになります。

このオンデマンドで何ができるかということを実感していただくことがすごく大事ななと思いますので、この点につきまして、世田谷区としては、こういったことができる、こんな楽しみができるということをいろいろPRしていきたいなと思います。ありがとうございました。

○会長 ありがとうございます。

そのほかによろしいでしょうか。

それでは最後に、事務局から連絡事項はありますでしょうか。

○道路・交通計画部交通政策課長 来年度より砦モデル地区におけるデマンド

型交通の本格運行の実施を予定しております。また、引き続き三宿地区など重点検討地域での取組みを進めてまいります。新たな行政支援についても実施予定です。引き続き皆様のご理解とご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

次回の協議会につきましては、日程等が決定次第、ご連絡をさせていただきます。

事務局からは以上でございます。

○会長 ありがとうございます。

それでは、おおむね定刻の時間になりましたので、本日はこれで閉会をさせていただきますと思います。お忙しい中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございました。

——了——